

вним завданням кластеру є оптимальне використання наявного економічного потенціалу регіону і галузі, об'єднання влади, бізнесу і науки. Створення морських кластерів дозволить уникнути внутрішньої конкуренції за рахунок ефективного вантажорозподілу та впровадження науково-обґрунтованої системи спеціалізації портів та інших підприємств кластеру [2].

4. Вдосконалення митно-тарифної політики з метою залучення транзитних вантажів (зменшення тарифів на перевезення залізничним транспортом, спрощення процедури митного оформлення тарифних вантажів), стимулювання розвитку контейнерних перевезень.

### **Література**

1. Давиденко Л. Актуальні проблеми формування та реалізації морської політики України в галузі торгівельного мореплавства // Митна справа. — 2001. — № 1. — 93 с.
2. Седнев Ю. Еволюція вітчизняної правової моделі залучення місцевої влади у розвиток морегосподарського комплексу // Митна справа — 2013. № 1. — 57 с.
3. Шевченко М. Концепция морских кластеров // Порты Украины. — 2006. — № 6. — 56 с.

***Драпайло Ю. З.,***

*к.ю.н., асистент кафедри господарського права і процесу  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

### **ЩОДО ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ ОБОВ'ЯЗКОВИХ ПОСТАНОВ ПО ПОРТУ**

1. Обов'язкові постанови по порту за правовою природою є локальним підзаконним нормативно-правовим актом, адже:

1) видаються Адміністрацією морських портів України (суб'єктом, який наділений державою владними повноваженнями щодо здійснення управління морськими портами) за узгодженням з капітаном морського порту та Державною інспекцією України по безпеці на морському транспорті (ч.1 ст. 19 Закону України (далі — ЗУ) «Про морські порти України»);

2) містять нормативні положення, спрямовані на врегулювання відносин та діяльності у порту, зокрема, правила забезпечення безпеки і порядку у морському порту, порядок охорони суден

і портових засобів, правила охорони навколишнього природного середовища у морському порту, правила здійснення днопоглиблювальних робіт тощо (ч.2 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»);

3) підлягають обов'язковій державній реєстрації в органах юстиції, у порядку встановленому для реєстрації нормативно-правових актів обласних, Київської та Севастопольської місцевих державних адміністрацій (ч.6 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»), а також обов'язковому опублікуванню в Повідомлення мореплавцям України;

4) є обов'язковими для виконання усіма юридичними та фізичними особами, що знаходяться у морському порту (ч.5 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»);

5) можуть бути оскаржені до адміністративного суду (ч.6 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»);

6) мають певну структурованість та текстуальне вираження.

Наведені ознаки обов'язкових постанов по порту в повній мірі відповідають ознакам нормативно-правового акту, до яких у теорії права відносять наступні: 1) нормативно-правовий акт відображає інтереси держави та спрямований на врегулювання широкого кола відносин; 2) має певну структуру та зміст; 3) містить правила поведінки загального характеру (норми); 4) приймається чітко визначеним колом суб'єктів у встановленому процесуальному порядку; 5) публікується у спеціальних офіційних виданнях; 6) має юридичну силу, яка встановлює співвідношення нормативних актів між собою та обов'язковість їх виконання [1, стр. 125].

Щодо останньої ознаки нормативно-правового акту, яка приналежить до обов'язкових постанов по порту, то останні не повинні звужувати зміст та обсяг існуючих прав суб'єктів портової діяльності, передбачених Конституцією та законами України (ч.6 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України»), тобто повинні не суперечити законам, що впливає з загальнотеоретичного розуміння вищої юридичної сили законів над підзаконними нормативно-правовими актами (яким власно й є обов'язкові постанови по порту).

2. Більш детальна конкретизація положень, присвячених обов'язковим постановам по порту у ЗУ «Про морські порти України» (що знайшло своє вираження в окремій статті 17, що має назву «Обов'язкові постанови порту») у порівнянні з Кодексом торговельного мореплавства України, є позитивною, адже вирішує проблемні питання, які стосувались визначення підвідомчості

спорів щодо оскарження обов'язкових постанов по порту, а також обов'язковості останніх.

Наприклад, у постанові від 13 січня 2011 року по справі № 20/202-09-5341 Вищий господарський суд України, скасовуючи постанову Одеського апеляційного господарського суду, прийшов до висновку, що «приймаючи Обов'язкові постанови начальник порту діяв як орган управління державного підприємства ДП «МТП «Южний», тому, вони не є такими, що прийняті при здійсненні останнім владних управлінських функцій. Відтак, даний спір не є адміністративним, оскільки спірні правовідносини не є публічно-правовими, а правовідносини, з яких виник спір, мають господарський характер» [2].

В свою чергу, в постанові від 5 березня 2013 року по адміністративній справі № К/9991/8015/12 Вищий адміністративний суд України, задовольняючи касаційну скаргу виконуючого обов'язки капітана Державного підприємства «Бердянський морський торговельний порт» Левченка Сергія Борисовича, зазначив, що посилення нижчестоящих судів на те, що позивач не зобов'язаний виконувати постанови по ДП «Бердянський МТП», у зв'язку з реєстрацією їх в органах юстиції, є помилковими. Як зазначив ВАСУ, системний аналіз норм Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою КМУ від 28 грудня 1992 року № 731, «дозволяє дійти до висновку, що начальник морського порту не відноситься до переліку суб'єктів, акти яких підлягають державній реєстрації» [3].

Тож, положення ЗУ «Про морські порти України», який набув чинності 13 червня 2013 року, визначають, по-перше, підвідомчість спорів про скасування обов'язкових постанов адміністративним судам, по-друге, встановлюють їх обов'язковість для суб'єктів портової діяльності, однак лише після державної реєстрації (обов'язкових постанов по порту).

3. З урахуванням того, що обов'язкові постанови є нормативно-правовим актом, особливості їх судового оскарження визначаються статтею 171 Кодексу адміністративного судочинства (далі — КАСУ) (положення якої стосуються саме оскарження нормативно-правових актів).

Адміністрація морських портів є суб'єктом владних повноважень (державним унітарним підприємством, якому відповідні по-

вноваження делеговані законом), однак не є ані органом місцевого самоврядування, ані органом державної влади, що з урахуванням системного тлумачення ст. 18 та ст. 171 КАСУ дає змогу зробити висновок, що предметна підсудність справ щодо оскарження обов'язкових постанов по порту у зазначеному кодексі не визначена. У зв'язку з цим повинно застосовуватись правило ч.5 ст. 18 КАСУ: у разі невизначеності цим Кодексом предметної підсудності адміністративної справи така справа розглядається місцевим адміністративним судом за вибором позивача (тобто або місцевим загальним судом як адміністративним, або окружним адміністративним судом).

Необхідно порекомендувати суб'єктам господарювання та іншим особам щодо оскарження обов'язкових постанов по порту звертатись саме до окружних адміністративних судів, що зумовлено більш швидким розглядом справ у цих судах (на практиці), а також більшим професіоналізмом суддів, зумовлених їх саме адміністративно-правовою спеціалізацією.

### **Література**

1. Общетеоретическая юриспруденция: учебный курс / под ред. Ю. Н. Оборотова. — О. : Фенікс, 2011. — 436 с.
2. Постанова Вищого господарського суду України від 13 січня 2011 р. по справі № 20/202-09-5341 [Електронний ресурс]. // Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/13650363>
3. Постанова Вищого адміністративного суду України від 05 березня 2013 р. по справі № К/9991/8051/12 [Електронний ресурс]. // Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/29964492>

***Зятіна Д. В.,***

*доцент кафедри господарського права і процесу, к.ю.н.,  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **ОКРЕМІ РИЗИКИ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕСІЙНИХ ПРОЕКТІВ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ**

Як відомо, 15 жовтня 2012 року Кабінет Міністрів України прийняв Постанову № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» згідно з якою 18 морських портів